الموانئ السعودية على الخليج العربى دراسة فى التغير والتنمية

إعداد: د. محمد أحمد الرويثي

١ ـ مقدمـــة :



تعتبر الموانئ البحرية من أهم مرافق الدولة لكونها المنفذ الاقتصادي للتجارة الخارجية من صادرات وواردات ، وهذا الوصف يجعلها وثيقة الصلة بتنمية الاقتصاد القومي وكفاءة الموانىء وحسن تنظيمها وادارتها يجعلها واجهة أمامية تعكس مدى التقدم والنمو في الظهير .

وتنمية الموانىء في أي قطاع ساحلي يخضع لأوضاع الظهير الاقتصادية والسكانية والتي هي من آثار الظروف الطبيعية السائدة في ذلك الظهير حيث يترتب عليها تباين الظهير اقتصادياً ، مما يؤدي إلى اختلاف توزيع السكان الذين يتركزون بأعداد كبيرة في مناطق ويقلون في أخرى ـ ويتقدمون في الثالثة، الأمر الذي يؤدي إلى وجود نوع من القرارات السياسية الحكومية التي تحدد أيّ الموانىء المنتشرة على الساحل يستحق التنمية والتطوير.

وتهدف هذه الدراسة إلى :

١ ــ اعطاء صورة واضحة عن الموانىء السعودية الواقعة على ساحل الخليج العربي باستكمال الدراسة التفصيلية التي أعدها الباحث عن الموانىء السعودية على ساحل البحر الأحمر[١].

٢ ــ كشف النقاب عن مدى إمكانية قيام الموانىء السعودية التجارية على جذب حركة التجارة العالمية في الخليج العربي .

٣ ــ التعرف على إمكانيات الموانىء والمرافىء للمملكة الواقعة على ساحل الخليج العربي والدور الذي لعبته في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والعمرانية مع إبراز الدور الذي يمكن أن تلبيه هذه الموانىء في دفع عجلة التنمية مستقبلاً على ضوء خطط التنمية المستقبلية.

٤ ــ معرفة أثر القرارات السياسية الحكومية على تنمية وتطوير موانىء الخليج السعودية.

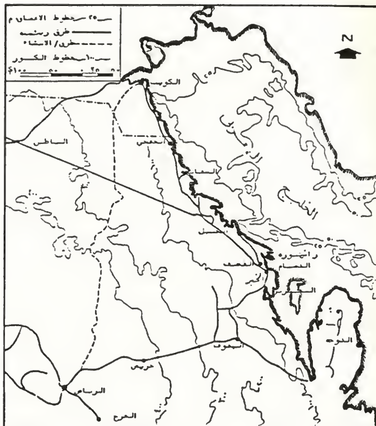
ويتكون هذا البحث من قسمين تم في **القسم الأول** مناقشة البيئة الطبيعية، ممثلة في خصائص الموقع والموضع لهذه الموانىء .

أما القسم الثاني: فعالج تطور الموانىء على الساحل الشرقي السعودي، وأعطى البعد التاريخي وتطور الموانىء خلال القرن العشرين، إلى جانب دراسة النشاط التجاري المرتبط بها ومدى النمو والتطور الذي شهدته حركة البضائع وقياس مركزها بالنسبة لموانىء الخليج العربية. وختمت الدراسة بإيضاح أهم نتائج الدراسة والتي ضُمنت بعض المقترحات عن مستقبل هذه الموانىء .

أولاً : خصائص الموقع والموضع :

تقع الموانىء السعودية على الخليج العربي في منطقة محصورة بين خطي عرض ٢٨,٣٠° ــ ٢٤,٤٠° شمالاً ــ وخطي طول ٤٨°/٤١/١° شرقاً[١] حيث يبدأ الساحل السعودي الشرقي من نقطة تقع شمال أم قصباء بجوار الحدود السعودية الكويتية شمالاً حتى مركز سلوى حيث بداية الحدود القطرية السعودية جنوباً ــ شكل (١).

ويبلغ طول الساحل حوالي ٥٣٠كم[٣] وهو ما يعادل حوالي ٢٣ ٪ من اجمالي السواحل



شكل (١)

● الخريطة الجغرافية للقسم الشرقي من السعودية ●

السعودية البالغة (٢٣٣٠) كم وأكثر من ٣٥٪ من الطول الاجمالي ـ لسواحل الخليج العربية المقدرة بـ ١٥٠٠كم[٤] من شط العرب حتى رأس مسندم و ٢,٥ ٪ من اجمالي سواحل الوطن العربي التي تقدر بحوالي ٢٠٤٠٠كم[٥].

ويمكن تقسيم الساحل السعودي الشرقي إلى قسمين متميزين[٦]. **القسم الأول** يمتد من رأس الخفجي حتى دوحة (ظلوم) ، والمظهر العام له يكاد يكون خطاً مستقيماً إلا أن هذه الاستقامة تتخللها تعرجات تظهر على شكل خلجان صغيرة أو رؤوس ، برزت عليها أو على مقربة منها معظم الموانىء الشرقية وعلى سبيل المثال: الدمام ـ رأس تنورة ـ الخفجي ـ الجبيل ـ دارين ـ القطيف .

أما القسم الجنوبي الذي يمتد من دوحة ظلوم شمالاً حتى مركز سلوى جنوباً فيتميز بقلة الرؤوس والخلجان وضحالة الأعماق المائية، الأمر الذي أدى إلى تدني أهميته في الوقت الحاضر في إقامة الموانىء ، وعلى الرغم من أن أشهر مواني المنطقة القديمة «العقير» ، قامت في هذا الجزء ، إلا أنها فقدت أهميتها بعد انتقال وظيفة الادارة والحكم من الهفوف إلى الدمام مما دعم تطوير مينائها وتنميته، لقربه من مراكز انتاج البترول وتصديره. شكل (١).

ومن خلال تحليل الخريطة الجغرافية لمنطقة الساحل الشرقي وجد أنها تتميز بخصائص طبيعية ايجابية وسلبية من أهمها:

١) من الصفات الغالبة على الساحل السعودي الشرقي لتركيبة التضاريس كثرة الخلجان (الأخوار) والرؤوس، والتي في مجملها صغيرة من حيث الامتداد حيث لا تتجاوز بضع كيلومترات. وفائدتها محدودة بالنسبة للملاحة البحرية إذا ما أخذنا في الاعتبار ضحالة المياه وقلة الأعماق. إلا أنه على الرغم من ذلك كانت تقوم قديماً بدور وظيفة المرافىء الطبيعية: Natural Harbours التي تقصدها سفن العاملين في الصيد واستخراج اللؤلؤ مما أدى إلى بروز بعض الحالات السكنية على مقربة منها حيث تشكل مستوطنات للعاملين في النشاط البحري.

والشكل (١) يوضح أهم الرؤوس والخلجان المنتشرة على هذا الساحل والتي في مقدمتها: رؤوس الخفجي والسفانية ومشعاب وتنورة ورأس أبو أربفط ورأس القرية ورأس صياح، وخلجان، (دوحات): كاروت ـ ظلوم ـ سلوى .

ويمكن القول إن هذه الخلجان والرؤوس هي من مرافىء الخلجان المغمورة إلا أن ضحالة الأعماق بالقرب من الساحل ـ إضافة إلى وجود الشعاب المرجانية ـ أدى إلى قلة أهميتها كموانىء طبيعية .

وقد قامت بعض الموانىء على هذه الدوحات والرؤوس (جدول ١).

(جدول ١)

الوقع والوضع للموانىء السعودية على الخليج العربي[٧]

الميناء أو المرفأ	الموقع الفلكي: خط العرض°	الموقع الفلكي: خط الطول	الموضع الطبيعي	الوظيفة	عدد الأرصفة	مساحة الامارة كم ٢	سكان الامارة كم	الكثافة نسمة/كم
الخفجي	°٢٨,٢٤	°٤٨,٣٣	جنوب رأس الخفجي	تصدير البترول	—	٧٧٤	١٣٥٥٠	١٧,٥٠
الجبيل	°٢٧,٠٤	°٤٩,٤١	شمال الدمام ١٠٠ كم	تصدير البترول	٣٢	١٧٤٤	٨٧٢٤	٥,—
رأس تنورة	°٢٦,٣٩	°٥٠,١٠	رأس تنورة	تصدير البترول	—			
صفوى	°٢٦,٣٩	°٤٩,٥٠	جزيرة تاروت	مرفأ قوارب صيد	١	٤٩٩	٢١٠٠٠	٤٨,٠٨
القطيف	°٢٦,٣٣	°٥٠,—	جزيرة تاروت	مرفأ قوارب صيد	١	٨٢٨	٨٨٥٨٨	١٠٥,٧١
الدمام	°٢٦,١٩	°٥٠,٠٨	جزيرة تاروت	استيراد تجارى	٤	٣٣٨	١٢٥٣٣٥	٢٧٠,٨١
الخبر	°٢٦,١٦	°٥٠,١٢	خط الساحل مقابل جزيرة أم نعسان	مساند للدمام	٤	٦٤	٤٣٤١٦	٦٧٨,٣٧
العقير	°٢٥,٢٤	°٤٨,٣٣	خليج العقير	مرفأ صيد	١	٢٥٨٠٠	٦٨٩	٠,٠٢

(١) الجدول من اعداد الباحث.
(٢) التعداد العام للسكان لعام ١٩٧٤م.

واجمالاً يمكن القول إن الخلجان والرؤوس على الساحل الشرقي كانت النواة الأولى للموانىء القائمة الآن، وإن كان البعض منها مازال في صورته الأولى لمرافىء طبيعية، ومراكز عمرانية صغيرة يتجمع حولها السكان لتوفر المياه وصلاحية الأرض للزراعة، مثل موانىء العقير وصفوى والقطيف.

٢) ترتب على انتشار الشعاب المرجانية في المنطقة المائية المواجهة لموانىء الساحل الشرقي وبارتفاعات مختلفة لا تزيد عن القدم الواحد، مع أعماق تقل عن المترين، تهديد الملاحة الشاطئية، ولكنها لعبت دوراً هاماً في حماية السفن الداخلة والخارجة إلى موانىء المنطقة حيث

قامت بدور الحواجز لصد الأمواج البحرية، والبيئة الصالحة لنمو محار اللؤلؤ الذي كان يقوم عليه اقتصاد الساحل.

٣) من الخصائص المميزة لمنطقة الساحل هذه وجود عدد من الجزر الصغيرة التي تعود نشأتها إما لفعل الإرسابات التي تقوم بها التيارات البحرية، أو بواسطة ترسبات حيوان المرجان، أو نتيجة للحركات الأرضية التي أدت إلى بروزها وانفصالها عن اليابس، ونجدها تنتشر على مقربة من خط الساحل من الشمال إلى الجنوب، وهو ما يوضحه الجدول (٢) والشكل (١).

٤) الموضع الذي تقوم عليه الموانىء السعودية الخليجية، يعد جزءاً من سهول الأحساء المطلة على الخليج العربي، والتي تمتد لمسافة ٥٣٠كم، وتتميز باتساعها في معظم أجزائها على ٧٠ كم ، إلى جانب كونها منطقة سهلية منخفضة، وسطحها شبه مستو لحداثة تكوينها، وخلوها بشكل عام من أي مظهر تضاريسي بارز ماعدا التلال الرملية المتاخمة لها من الغرب.

(جدول ٢)
يوضح أهم الجزر المواجهة للساحل السعودي الشرقي[٨]

الرقم	اسم الجزيرة	الموقع
١	جزيرة أبو علي	شمال ميناء الجبيل
٢	جزيرة فتة	شمال شرق أبو علي
٣	جزيرة تاروت	خليج تاروت
٤	الزخنونة	مدخل خليج سلوى
٥	الخرسانية	
٦	الزخنونية	بين رأس صاج ورأس ملوح

تنتشر في معظم أجزائها ظاهرة السبخات(٩)، والتي من أهمها سبخة «الرياس» التي تتصل بسبخة الضبية، وتعد من أكبر السبخات في المنطقة حيث تبلغ مساحتها حوالي ٩٠٠ كم٢ وتكون موازية للساحل. وهناك أكثر من ثلاثين سبخة إلى الشرق من الهفوف محصورة بين خطي طول ٤,٣٠ ــ ٥٠° شرقاً وبين درجة عرض ٢٥° شمالاً ، حتى شمال الجبيل، وهذه السبخات كانت ومازالت تقف عائقاً أمام نمو وتطوير مدن وموانىء الساحل الشرقي .

ويلاحظ على هذا السهل خلوه من الأودية التي لا تستطيع الوصول إلى البحر، حيث الكثبان الرملية تعترض مساراتها، إلى جانب وفرة الموارد المائية في الأجزاء الوسطى والجنوبية منه . وترتب على تكوينه الجيولوجي ــ نتيجة لوجود القباب والثنيات الالتوائية ــ أن أصبحت المنطقة من أكبر مناطق إنتاج النفط في العالم، ونتيجة لذلك أصبح هذا القسم من المملكة مركزاً هاماً للاستقرار البشري، اعتمد اقتصاده في أول الأمر على الزراعة ثم على البترول ، وحالياً يتجه نحو الصناعة كقاعدة اقتصادية، مما أوجد الاهتمام بتطوير وتنمية موانىء هذه المنطقة لتكون منافذ بحرية تخدم خطط التنمية الوطنية على المستوى الإقليمي والمستوى القومي .

٥) من سلبيات الموضع الساحلي لهذه الموانىء ، أن المياه الساحلية المقابلة تتميز بضحالتها التي حالت دون إنشاء الموانىء في الخلجان العديدة، حيث يتدرج العمق في الضحالة من الشمال إلى الجنوب ومن الغرب إلى الشرق.

ويوضح شكل (١) أن خط الأعماق ١٠م يمتد لمسافات طويلة داخل الخليج ليصل إلى ٤٥كم ، ويقترب هذا الخط من الساحل عند العزيزية في الخبر، وجنوب رأس أبو رقيط ، حيث يتواجد على بعد يتراوح ما بين ١ ــ ٣كم من الساحل. وهذه الصورة التي تظهر فيها الأعماق كانت عائقاً أمام قيام الموانىء التجارية الكبيرة عند خط الساحل، الأمر الذي أدى إلى إنشائها على الحافات الخارجية حيث تتوفر الأعماق اللازمة لرسو السفن المحيطة .

٦) التيارات البحرية السائدة في المنطقة تتميز بالضعف، إلا أنها تنشط في فترات موسمية محصورة بين شهري مايو وسبتمبر نتيجة لاندفاع التيارات من خليج عمان إلى داخل الخليج العربي.

٢ ـ ١ أثر الظروف المناخية على الموضع :

ولقد ترتب على الموقع الذي تحتله منطقة الساحل الشرقي السعودي، وقوعها ضمن المنطقة الصحراوية التي تخضع للمؤثرات المناخية القادمة من شرق ووسط وشمال آسيا، مما أضفى عليها ملامح مميزة تظهر في عناصر مناخ المنطقة.

فالمتوسط السنوي لدرجات الحرارة يبلغ ٢٩° م ، بينما يكون في يوليو (الصيف) ٣٥° م ، وينخفض إلى ١٥°م في يناير (الشتاء) أي أن المدى الحراري السنوي يبلغ ٢٠ ° ، أما معدل الدرجات العظمى فيصل إلى ٤٢ °م ، يقابله معدل الدرجات الصغرى في يناير ١٠ م . وعند مقارنة محطات الساحل يلاحظ أن درجات الحرارة تأخذ في الازدياد كلما اتجهنا نحو الجنوب والعكس كلما اتجهنا شمالاً . وهذه القاعدة تسري على الرطوبة النسبية حيث تتراوح ما بين (٣٨ ٪ حرض) ـ (٥٤ ٪ الظهران) وتزيد على (٦٠ ٪ في الهفوف ، وخلال أشهر الصيف تأخذ في الزيادة كلما اتجهنا نحو الساحل ٢٠ ٪ ، ٣٥ ٪ ، ٣٨ ٪ في كل من حرض ـ الهفوف والظهران ـ ونفس القاعدة تسرى في الشتاء (يناير) ٥٢ ٪ ، ٦١ ٪ ، ٦٧ على التوالي .

أما بالنسبة للأمطار فقد وجد أنها تقل عن حاجة الحياة البشرية في أغلب أجزاء الساحل (٧٧ مم في السنة) ، وتقل كلما اتجهنا نحو الداخل (٤٩ مم) في حرض ، ولا يكاد يذكر أثرها في الأجزاء الشمالية من منطقة الساحل، والتسجيلات المناخية المتاحة لعشر السنوات الماضية ، توضح أن أمطار المنطقة في معظمها تهطل في فصل الشتاء موزعة كالتالي (جدول ٣).

(جدول ٣)

التوزيع النسبي لكميات الأمطار الساقطة على المنطقة

الفصل	٪ النسبة المؤية
الشتاء	٦٠
الربيع	٢٥
الخريف	١٥
الاجمالي	١٠٠

وتسود المنطقة خلال فصل الشتاء الرياح الشمالية والشمالية الشرقية، التي تؤدي إلى سقوط أمطار قليلة بسبب مرورها فوق مياه الخليج العربي ، وتتعرض المنطقة خلال هذا الفصل للرياح الشمالية الغربية والغربية، والجنوبية الغربية في فصل الصيف القادمة عبر صحاري الجزيرة العربية ، مما يرفع درجة الحرارة في المنطقة[١٠].

٣ ـ ١ أما الموارد المائية: فقد ظلت حتى أواخر الثلث الثاني من القرن العشرين تقوم بدور سلبي في حياة سكان هذا الساحل، حيث كانت السبب المباشر في اختفاء بعضها، وتدهور البعض الأخر (العقير)، فكان الاعتماد منذ العصور القديمة على مصادر المياه الممثلة في العيون والآبار العادية، وخاصة في واحة الهفوف (٣٠ عيناً) والقطيف (١٥٠ عيناً) .

ولضآلة كمية المياه في هذين المصدرين ، نتيجة التناقص الكبير في منسوب المياه الجوفية في منطقة الساحل، والذي لا يعوض فيه الفاقد لقلة الأمطار، أدركت السلطات السعودية أهمية هذا المورد وتوفيره قبل تنفيذ أي مخطط للتنمية الاقتصادية والعمرانية، فشرعت منذ أوائل السبعينات في إنشاء معامل تحلية مياه البحر في معظم مدن المملكة الساحلية وكان للساحل الشرقي النصيب الأكبر من هذا البرنامج ، وقد تمثل ذلك في وجود أربع محطات كبرى طاقتها الانتاجية ٢٤٢,٦٢ مليون جالون من الماء يومياً وهو ما يعادل ٤١٧,١٧ مليون جالون إلى جانب توليد طاقة كهربائية قدرها ٢٣٥٠ ميجاوات ، شكل (٢).

(جدول ٤)
التوزيع الجغرافي لمحطات تحلية المياه على الساحل الشرقي
(خلال الفترة ١٩٨٠ ـ ١٩٨٥م)

موقع المحطة	طاقة الانتاج مياه جالون/مليون يوميا	%	كهرباء ميجاوات
الخفجي	٣٠,١٢	١٢,٤١	٣٠٠
الجبيل	٩٠,—	٣٧,٠٩	٩٠٠
الخبر	٩٧,٥	٤٠,١٨	٩٠٠
العقير	٢٥,—	١٠,٣٢	٢٥٠
إجمالي الساحل الشرقي	٢٤٢,٦٢	٥٨,١٧	٢٣٥٠
المملكة	٤١٧,٠٥	١٠٠	٤٠٨٥

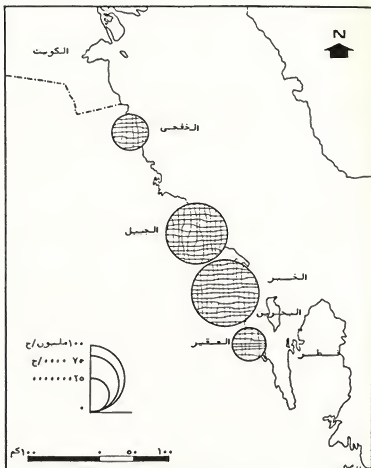
وتتوزع طاقة هذه المحطات الإنتاجية توزيعاً متفاوتاً حسب الحجم السكاني للظهير الواقع خلفها، وعلى هذا الأساس استحوذت محطات الجبيل والخبر على أكثر من ٧٧ ٪ . لتركز معظم سكان المنطقة في هذا الجزء إلى جانب امتداد أثرها إلى مدينة الرياض، وكان نصيب الخفجي ١٢,٤١ ٪ من الطاقة الإنتاجية ، ويعزى هذا إلى قلة سكان ظهير هذين الميناءين[١٢].

خلاصة القول: يتضح من العرض السابق أن للظروف الطبيعية السائدة في منطقة الساحل الشرقي، أثرها الكبير في تحديد النشاط البشري على سواحله حيث أن معظم أجزاء المنطقة تتكون من سهول جيرية ورملية لا تجود بشيء ، ويستثنى من ذلك ارتباط الانسان بالواحات التي تتوفر فيها المياه الجوفية، وما عدا ذلك فإن الحياة لا تشجع على الاستقرار ، ويمكن القول بأنها السبب الذي يقف وراء قلة المرافىء ذات البعد التاريخي على الساحل الشرقي، باستثناء (العقير ودارين) بسبب قربهما من واحات القطيف والأحساء ، ذات الثقل الاقتصادي الزراعي قديماً ، إلا أن اكتشاف النفط غير هذه الصورة، وأوجد أهمية كبيرة لهذه المنطقة مما جعل السكان يتلاءمون مع ظروف البيئة القاسية ويثابرون في التغلب عليها.

ثانياً : تطور الموانىء على الساحل الشرقي السعودي :

١ ــ ٢ البعد التاريخي :

هناك صعوبة علمية في تتبع النشأة الأولى لموانىء الساحل الشرقي السعودي وذلك لعدم توفر المادة العلمية سواء في المصادر المكتبية ــ أو الحقل الميداني ، ولا يتوفر سوى بعض الإشارات المبعثرة في بعض المصادر التاريخية والجغرافية للمنطقة، والتي توحى بأن هناك الكثير من الفرضات البحرية القديمة والتي اندثرت ــ وأصبحت آثاراً منطمرة تحت المرافىء الحالية والبعض الأخر مجاور لها يحكي تاريخاً يعود إلى القرن الثالث الميلادي . وهذا ما يمكن تحديده حالياً بالفرضات المنتشرة على أجزاء الساحل المتفرقة ، والتي اصطلح جغرافياً على تسميتها «الدوحات ــ الخلجان ــ الرؤوس» مضافة إلى أسماء طبيعية مجاورة أطلقت عليها من قبل السكان المحليين. وهذا مؤشر على أن هذه «المرافىء الطبيعية» وجدت قبل أن تنشأ حولها أو مجاورة لها المراكز العمرانية المنتشرة على خط الساحل .



شكل (٢)

● الطاقة الأنتاجية اليومية لمحطات تحلية المياة على الساحلي الشرقي السعودي ●

والدراسات التاريخية لمنطقة الساحل الشرقي السعودي تشير إلى أنه شهد خلال العصور القديمة حتى ظهور المملكة العربية السعودية ١٩٣٢م ، بروز فرضات بحرية استخدمت لأغراض اقتصادية وعسكرية، أفل نجم البعض منها بعد ازدهار استمر لفترات زمنية، والبعض استمر يقاوم بين الضعف والنمو والتطور حتى الوقت الحاضر.

ففي القرن الثالث الميلادي نشطت الملاحة في الخليج، نتيجة لنشاط أهل مدينة «جرها» وهي مدينة ساحلية كلدانية يعتقد أنها كانت تقع خلف ميناء العقير الحالي على بعد ٤٠كم[١٣] وازداد نشاطها التجاري خلال العصرين الأموي والعباسي .

وكان يقف وراء ظهور بعض المرافىء الطبيعية في منطقة الساحل الشرقي، بعض الأحداث العسكرية والاقتصادية ـ فميناء رأس تنورة، قبل أن يصبح ميناءاً بترولياً من قبل أرامكو ، ارتبط بروز شهرته كمرفأ بكثير من الأحداث العسكرية في المنطقة ، حيث مارست وظيفة محطة تزويد الوقود للسفن التركية التي تتجول في مياه الخليج ، والتي أصبحت معبراً لاحتلال القطيف من قبل القوات التركية، وأخرها غادر منها الملك عبد العزيز إلى عرض الخليج لمقابلة بعض زعماء المنطقة في ذلك الوقت ١٩٣٠ك[١٤].

وميناء الدمام الذي يعد حالياً ثاني ميناء تجاري على مستوى السعودية يعتقد أن ظهورها مرفأ بحرياً يرجع إلى القرن العاشر الهجري، حيث اتخذت قلعتها من قبل البرتغاليين مركزاً حربياً على الساحل إلى جانب قلعتي تاروت والقطيف ، وأصبحت هذه المناطق مسرحاً للصراعات السياسية والعسكرية بين القوى الداخلية والقوى الخارجية، وطوال هذه الفترة التي مرت على الدمام ظلت عبارة عن مرفأ طبيعي، حوله مستوطنة سكنية يزاول سكانها أعمال الصيد والتجارة المثلة في الشحن والتفريغ من السفن الشراعية التي تقف بعيداً في عرض الخليج، والتي انتهت باكتشاف النفط (١٩٣٨م) في الظهير المجاور والذي يقف وراء ظهور ميناء الدمام الحديث وموانىء تصدير البترول: رأس تنورة ـ والخفجي والجبيل .

٢ ـ ٢ تطور الموانىء السعودية الخليجية خلال القرن العشرين :

من دراسة الخريطة الجغرافية السعودية يتضح أنها تملك على ساحلها الشرقي مجموعة من

الموانىء في مقدمتها «ميناء الدمام» ، (وموانىء الجبيل والخفجي ورأس تنورة) في فئة واحدة مع فارق كبير بينها من حيث الاعتبار، ومجموعة من الموانىء الصغيرة المحدودة الأهمية في الوقت الحاضر (دارين والقطيف والخبر والعقير) وجميعها لعب دوراً هاماً ومؤثراً في الحياة الاقتصادية للمنطقة منذ العصور القديمة وحتى وقتنا الحاضر.

وأهمية هذه الموانىء أنها كانت منافذ بحرية حتى أوائل القرن العشرين في وقت انعدمت فيه طرق المواصلات ، ووسائل النقل الحديثة، كانت محصورة في خدمة ظهيرها الذي يقع في نطاق ضيق لا يتعدى الواحات الصغيرة المنتشرة إلى غربها ، حيث القطيف في القسم الشمالي من الساحل، وواحة الاحساء التي اتخذت من «ميناء العقير» مرفأ رئيسياً لها ــ ويصل في بعض الأوقات تأثيرها إلى منطقة نجد ، واستمرت تمارس وظيفة الميناء للمنطقة ، حتى أخذت تفقد أهميتها بعد ظهور البترول وتصديره من موانىء القسم الشمالي من الساحل. ومجالها البحري في ذلك الوقت لم يتجاوز موانىء الخليج العربي وخليج عمان وفي بعض الأوقات يمتد مجالها ليصل إلى موانىء شبه القارة الهندية. شكل (٣).

ومنذ الثلث الثاني من القرن العشرين دخلت البلاد مرحلة من الاستقرار السياسي رافقتها مرحلة من التطور والتنمية الاقتصادية والعمرانية اعتمدت على الإيرادات البترولية والتي[١٥] نتج عنها إعادة توزيع السكان في المملكة وأدت إلى وجود هجرة من القرى والبوادي والمدن الصغيرة ، إلى المنطقة الشرقية، حيث جذبتهم مشروعات التنمية في المنطقة والتي تقوم على إنتاج البترول وتصديره والتي انعكست أثاره على تنمية وتطوير موانىء الساحل الشرقي السعودي المطل على الخليج العربي ، حيث العوامل السياسية والاقتصادية تقف وراء تنميتها وتطويرها .

وقد أدركت الجهات المختصة أن التنظيم الجيد للموانىء له انعكاساته على تطور الموانىء ووظائفها ، كما أن نمو الموانىء وازدهارها يلعب دوراً هاماً في نمو وانتعاش المجال الأرضي والعكس صحيح، كما أن للحركة التجارية بين المجال الأرضي (الظهير) والمجال البحري (التظهير) واتساعها تأثيراً كبيراً على نمو الموانىء[١٦] ولهذا كان الهدف الرئيسي لتنمية الموانىء هو



شكل (٣)

● تصنيف الموانيء السعودية على الخليج العربي حسب الوظيفة ●

زيادة الطاقة والتسهيلات والتنظيم لمواجهة الزيادة المتوقعة في الواردات اللازمة لتنمية الاقتصاد الوطني، وتحقيق ذلك يتوقف على زيادة عدد الأرصفة بالموانىء وكذلك المعدل السنوي لمناولة البضائع بالنسبة لكل رصيف عن طريق استخدام الروافع والأجهزة الحديثة المختلفة[١٧].

وكانت جملة الموانىء الواقعة على الساحل الشرقي السعودي تعتبر مرافىء طبيعية Natural Habours ، حيث لا تدخلها سوى السفن الصغيرة اللازمة لغرض الصيد ، أو لنقل السلع المحملة على السفن الشراعية التي تقف في عرض الخليج بعيداً عن الساحل، مما يؤدي إلى ضياع الكثير من الوقت والجهد . وعندما حدث التحول الاقتصادي في الظهير المجاور لهذه الموانىء ١٩٣٨م (من صيد وزراعة في الواحات) إلى استخراج البترول الذي رافقته حركة واسعة في الصادرات والواردات المختلفة، أصبحت الحاجة ماسة إلى انشاء موانىء حديثة ذات وظائف متعددة.

ولهذا يمكن القول إن فكرة تطوير وتنمية موانىء الساحل الشرقي السعودي بدأت منذ أواخر الأربعينات الميلادية ، وهي من نتائج اكتشاف البترول عام ١٩٣٨م ودخوله للأسواق العالمية ١٩٤٥م ، وكانت في أول الأمر من نصيب «ميناء الدمام» الذي وجه له جل الاهتمام وذلك لكونه أكبر موانىء المنطقة الشرقية، أضف إلى ذلك أن منطقته تعد من أكبر المراكز العمرانية حجماً من حيث السكان باستثناء الهفوف وأكثرها أهمية في نواح متعددة ، فهي تحتل موقعاً وسطاً على الساحل ، إذ تعد حاضرة الجزيرة العربية وبوابتها ، وتقع عند ملتقى الطرق البرية والبحرية ــ وعلى مقربة من آبار البترول .

وقد اختير لتنمية «الميناء» موقعاً متوسطاً بين رأس تنورة والدمام والظهران والخبر، وهو الموضع الحالي للميناء إلى الجنوب الشرقي من مدينة الدمام ، حيث أمكن التغلب على مشكلة «ضحالة» المياه بأن بُني لسانٌ بريٌّ طوله (٨) كم من الشاطىء باتجاه البحر ، ثم بُنِيَ جسر فولاذيّ بعد اللسان طُوله ٣ كم ، وبنت في نهايته قرضة تتكون من رصيفين لرسو السفن في المياه العميقة وكان ذلك في عام ١٩٤٨م[١٨] وسميت هذه الفرضة فيما بعد الميناء الأصلي، وافتتحت عام ١٩٤٩م ــ ولم تبدأ العمل رسمياً إلا في أوائل ١٩٥٠م ــ وربطت بمدينة الدمام

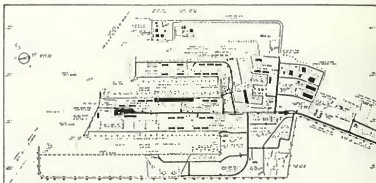
(خط الساحل) بسكة حديد بطول ١٠ كم ، وتعد هذه المرحلة الأولى لتطوير الميناء .

ونتيجة لتوسع أعمال شركة أرامكوا ، وتبلور الحركة التجارية في المملكة أظهر الميناء عجزاً عن القيام بالمهام الموكلة به . الأمر الذي أدى إلى تنفيذ مرحلة التطوير الثانية عام ١٩٥٨م وتمثلت بتوسعة الطريق البري المجاور لخط سكة الحديد والذي يربط الميناء بالداخل، إضافة إلى إنشاء المرفأ الخاص بالمراكب الصغيرة ــ وأهم أعمال هذه المرحلة بناء أربعة أرصفة جديدة ، أهمها رصيف «مدالي» الذي يمتد داخل البحر لمسافة ١١كم ويضم أربعة مراسي يستطيع استقبال أربعة سفن محيطية وهو بمثابة جزيرة اصطناعية، والذي عرف فيما بعد باسم «رصيف الملك عبد العزيز» ولم تحظ موانىء الخفجي والجبيل ورأس تنورة بالاهتمام إلا في أوائل السبعينات من هذا القرن عندما توفرت الأسباب الداعية إلى ذلك. شكل (٤ ، ٥).

وكان من نتائج البرامج والمخططات التي وضعت من أجل تطوير الموانىء أن أصبح «ميناء الدمام» في مقدمة موانىء الخليج العربي، وفي المركز الثاني بين الموانىء السعودية بعد «ميناء جدة» من حيث الأهمية النسبية لكميات البضائع المفرغة وقدرة الميناء بشكل يجعل من الصعب مقارنته بالموانىء الأخرى .

وأصبحت موانىء الجبيل والخفجي ورأس تنورة تحتل المراكز التالية له بالنسبة للمنطقة ، وتعتبر من الموانىء المتخصصة في الوظيفة الصناعية بالنسبة للجبيل، وتصدير البترول لكل من ميناءيْ الخفجي ورأس تنورة . وقد بدأت مشاريع التطوير والتنمية تتوجه إليهما منذ أن اشتد الضغط على الموانىء السعودية الرئيسية خلال السبعينات رغبة في تخفيف الضغط عليها وانعاش هذه الموانىء .

ونظراً لأن هذه الموانىء الأربعة (الدمام والجبيل والخفجي ورأس تنورة) قد أصبحت أهم الموانىء السعودية على الخليج العربي ، فقد تلاشت أهمية الموانىء الصغيرة والتي حافظت على دورها التقليدي بتواضع في استقبال مراكب الصيد والنقل المحلية الصغيرة، وساعد على ذلك قربها من الموانىء النشطة اقتصادياً مما يقلل من أهمية تنميتها ، إلا أن ذلك لم يعـق تنمية المراكز



● المظاهر الجغرافية ـ لميناء الدمام ● شكل (٤)

● المظاهر الجغرافية لميناء الجبيل ● شكل (٥)

(جدول ٥)

طاقة الموانىء السعودية (بالأطنان) للفترة ١٣٩٨ (١٤٠٤هـ ـ ١٩٧٧/١٩٨٣م (مليون طن)

السنوات / الميناء	الطاقة						
	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣
الدمام	١٠,—	١٣.—	١٦,٣٢	١٧,٥٥	٢١,٠٩	.	٢٢.٦
الجبيل التجاري	—	٠.٦٥٠	٠.٩٧٥	١.١٣	١.٥٦	. .	٥.٥
الجبيل الصناعي	—	—	—	—	—	—	١.٥
الخبر	—	—	—	—	—	. .	
إجمالي الموانىء الشرقية[1]	١٠,—	١٣,٦٥٠	١٧.٢	١٨,٦٨	٢٢,٦٥	.	٢٩.٦
إجمالي الموانىء الغربية	١٧.٥	٢٣.٦٥	٢٨.٤	٣٠.٥٢	٣٦,٦٥	. .	٤١.٤
المجموع العام	٢٧.٥	٣٦.٣٠	٤٥,٧	٤٩.٢	٥٩,٣	٦٤.٨٠	٧١,—

(١) باستثناء موانىء: الخفجي ورأس تنورة لأنها موانىء تصدير بترول فقط الجدول من اعداد الباحث والأرقام مصدرها المؤسسة العامة للموانىء السعودية ٧٧٢ ـ ١٩٨٣

(جدول ٦)

تطور عدد الأرصفة في الموانىء السعودية خلال الفترة ١٣٩٧/١٤٠٤هـ ـ ١٩٧٧/١٩٨٣م

السنوات / الميناء	السنوات							نسبة الزيادة	
	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	خلال الفترة ٪	السنوية ٪
الدمام	٢٤	٢٨	٢٧	٤٠	٤٠	٤٠	٤٠	٦٦.٦	١١,١
الجبيل التجاري	٢	١٠	١٦	١٦	١٦	١٦	١٦	٧٠٠	١١٦.٦
الجبيل الصناعي	—	—	—	—	—	—	١٦	١٠٠	١٦.٦
الخبر	١	١	١	٤	٤	٤	٤	٣٠٠	٥٠
اجمالي الموانىء الشرقية	٢٧	٣٩	٥٤	٦٠	٦٠	٦٠	٧٦	١٨١.٤	٣٠.٢
اجمالي الموانىء الغربية	٣١	٤٤	٤٥	٤٩	٥٨	٥٨	٥٨	٨٧	١٤.٥
المجموع العام	٥٨	٨٣	٩٩	١٠٩	١١٨	١١٨	١٣٤	١٣١	٢١.٨

الجدول من اعداد الباحث والأرقام مصدرها المؤسسة العامة للموانىء السعودية ١٩٧٧/١٩٨٣ .

العمرانية التابعة لهذه الموانىء الصغيرة .

٣ ــ ٢ طاقة الموانىء خلال الفترة ١٩٧٧/ ١٩٨٤م :

ترتب على اكتشاف البترول في القسم الشرقي من المملكة عام ١٩٣٨م ودخوله للأسواق العالمية عام ١٩٤٥م ، حيث أصبح يمثل القاعدة العريضة لاقتصاد المملكة ، أن أخذت السياسة الحكومية تتجه نحو تركيز بعض مشروعات التنيمة الاقتصادية في هذا القسم ، الأمر الذي انعكست آثاره الهامة على تطوير وتنمية الموانىء الواقعة على مقربة من مناطق الإنتاج البترولي .

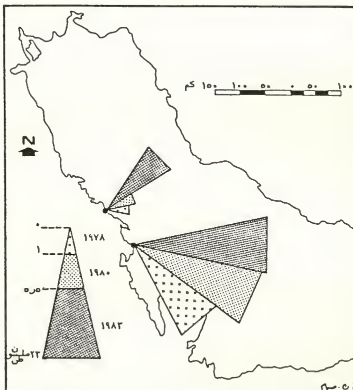
ومن تحليل بيانات الجدولين (٥، ٦) والشكل (٦) التي تعطي صورة واضحة عن برامج توسعة الموانىء ، تظهر الحقائق التالية :

أ ــ بلغ عدد أرصفة الموانى السعودية عام ١٩٧٧م ٥٨ رصيفاً ارتفعت إلى ١٣٤ رصيفاً عام ١٩٨٣م بنسبة زيادة قدرها ١٣١ ٪ خلال هذه الفترة أي بزيادة سنوية ٢١,٨ ٪ . وهذا مؤشر على الدور الكبير الذي أصبحت تلعبه الموانىء في خطط التنمية حيث عن طريقها يتم توفير الاحتياجات المختلفة التي تحتاج لها البلاد ، وذلك عن طريق الاستيراد من عالم الفائض الزراعي الصناعي .

ب ــ ولقد كان من نصيب الموانىء السعودية الخليجية من هذه الأرصفة ٢٧ رصيفاً عام ١٩٧٧م وهو ما يعادل ٤٦,٥ ٪ من إجمالي أرصفة الموانىء السعودية ، مقابل ثمانية أرصفة عام ١٩٦٨م ، ارتفعت إلى ٧٦ رصيفاً عام ١٩٨٣م وهو ما يوازي ٥٦,٧ ٪ من الإجمالي الكلي للأرصفة .

جـ ــ وللأهمية الخاصة التي يحتلها ميناء «الدمام» لكونه بوابة السعودية الشرقية والميناء التجاري الثاني في السعودية فقد استحوذ على ٢٤ رصيفاً من مجموع أرصفة الموانىء السعودية لعام ١٩٧٧م ، أي ما يعادل ٤١,٣ ٪ ارتفع عددها عام ١٩٨٣م إلى ٤٠ رصيفاً .

د ــ وقد ترتب على زيادة عدد الأرصفة الارتفاع السريع في طاقة التفريغ الإجمالية فبلغ حجم



شكل (٦)

● تطور طاقة التفريغ في موانىء الخليج السعودية الفترة ١٩٧٨ – ١٩٨٣م ●

البضائع التي استقبلتها الموانىء السعودية عام ١٩٧٧م ، ٢٧,٥ مليون طن ، كان منها ٣٦,٣ ٪ عن طريق الموانىء السعودية الخليجية ، استحوذ عليها ميناء الدمام ، حيث لم تظهر مساهمة ميناء الجبيل في هذا العام ، أما ميناء الخفجي وميناء رأس تنورة فهما مخصصان لتصدير البترول فقط .

ارتفعت الواردات نتيجة لارتفاع عدد الأرصفة إلى حوالي ٧٠ مليون طن عام ١٩٨٣م ، تمكنت موانىء الخليج السعودية خلالها أن تؤمن من أرصفتها وحدها طاقة إجمالية قدرها ٢٩,٦٠ مليون طن في ذلك العام وهو ما يوازي حوالي ٤٢ ٪ من الإجمالي ، خص ميناء الدمام ما يوازي ٣١,٨ ٪ والجبيل التجاري ٧,٧ ٪ والجبيل الصناعي ٢,١ ٪ من إجمالي الواردات العام .

ولو أخذنا الأهمية النسبية لإجمالي الواردات عن طريق الموانىء السعودية الخليجية لوجدنا ميناء الدمام يحتل المركز الأول حيث سجل ٧٦,٣ ٪ يليه الجبيل التجاري ١٨,٥ ٪ والجبيل الصناعي ٥,٢ ٪ من إجمالي واردات هذه الموانىء .

ونتيجة لهذه الأهمية يمتد ظهير Hinterlands ميناء «الدمام» ليغطي القسم الشرقي ومعظم الوسط ، حيث ترتبط به شبكة من الطرق المعبدة ، ولا ينافسه في ذلك سوى ميناء جدة الذي يطغى تأثيره على معظم أجزاء المملكة. شكل (٧ ، ٨).

أما موانىء الجبيل والخفجي ورأس تنورة ــ فلا يتعدى ظهيرها المراكز العمرانية المحيطة بها ، لكون أهمية ميناء الدمام وتخصصه في الاستيراد قد طغت عليها وأسرت أهميتها حتى أن معظمها أصبح من الأراضي الخلفية التابعة له ــ أضف إلى ذلك تخصص تلك الموانىء ، بتصدير البترول ومنتوجاته الصناعية .

وعملية الاستيراد التجارية تطلبت امتداد المجال البحري لميناء الدمام إلى معظم موانىء العالم والتي يمكن تحديدها بثلاثة مجالات هي[١٩]:

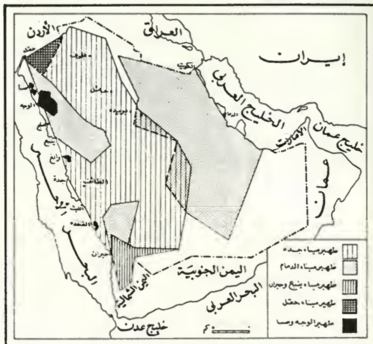
١ ــ مجال بحري أدنى : ممثلاً في موانىء الأقطار المجاورة ومساهمته بحوالي ٤ ٪ .
٢ ــ مجال بحري أوسط : ويمكن تقسيمه إلى مجموعتين :

أ ــ موانىء دول غرب وشرق أوروبا ويخصها حوالي ٤٢ ٪
ب ــ موانىء أقطار جنوب شرق آسيا ويخصها ٢٩ ٪

٣ ــ مجال بحري أقصى: تستحوذ عليه موانىء الولايات المتحدة وكندا بحوالي ٢٢,٦ ٪ واقيا نوسيا وأفريقياً ٢,٤ ٪ من إجمالي الواردات (جدول ٧).

شكل (٧)

● الظهير الاقتصادي (البترولي) للموانىء السعودية على الخليج العربي ●



شكل (٨)

● أقاليم الظهير للموانئ السعودية ●

(جدول ٧)

المجموعات الرئيسية الواقعة ضمن النظير (المجال البحري) والنسبة المئوية للمجموعة التي أسهمت بها خلال الفترة ١٩٢٦ ـ ١٩٨١

السنة	الولايات المتحدة وكندا	غرب أوربا(١)	شرق أوربا	العالم العربي(٢)	افريقيا	أسيا	أوقيانوسيا ودول أخرى	المجموع
١٩٦٨	٢٣,٦٣	٣٣,٠	١,٢٨	١٨,٧١	٢,٦٥	١٧,١٢	٣,٥١	١٠٠
١٩٦٩	١٨,٦	٣٦,٤	١,٦	١٨,٦	٤,٥	١٨,٥	١,٨	١٠٠
١٩٧٠	١٨,٠	٣٣,٨	٢,٢	١٩,٩	٤,٠	١٩,١	٣,٠	١٠٠
١٩٧١	١٧,٢	٣٣,٢	٢,١	٢٢,١	٤,٢	١٩,٤	١,٨	١٠٠
١٩٧٢	١٩,٨	٢٨,٥	٢,٠	٢١,٤	٤,٦	٢١,٤	١,٨	١٠٠
١٩٧٣	٢٠,٠	٢٦,٧	٢,٢	٢٣,٦	٣,٢	٢٢,٨	٢,٥	١٠٠
١٩٧٤	١٧,٠	٢٤,٨	١,٧	٢٩,١	٢,٦	٢٣,٣	٠,٩	١٠٠
١٩٧٥	١٧,١	٣٠,٦	٠,٨	٢٤,٦	٢,١	٢١,٢	٢,٨	١٠٠
١٩٧٦	١٩,١	٣٤,٢	١,١	٢٣,٨	١,٢	١٨,٥	٢,١	١٠٠
١٩٧٧	١٩,٢	٣٦,٨	٠,٧	١٤,٠	٠,٩	٢٠,٣	٨,١	١٠٠
١٩٧٨	٢١,٧	٤٣,٩	١,٤	٤,٠	١,٠	٢٥,٤	٢,٧	١٠٠
١٩٨١	٢٢,٦	٤٠,٦	١,٠	٣,٨	١,٣	٢٨,٧	١,٣	١٠٠

(١) وتشمل دول السوق الأوروبية ـ إلى جانب اليونان ـ اسبانيا ـ سويسرا ـ تركيا.

(٢) البحرين ـ الأردن ـ الكويت ـ لبنان ـ سوريا (الشرق الأوسط).

الجدول من اعداد الباحث، معتمداً على أرقام احصاءات التجارة الخارجية ومصدرها

٤ ـ ٢ مركز الموانىء السعودية الخليجية على المستوى القومي والاقليمي والعالمي :

وخلال العصور التاريخية التي مرت على المنطقة ، احتلت هذه الموانىء مركزاً على المستويين القومي والاقليمي ، تعرض للصمود فترة والهبوط أخرى تبعاً للظروف السياسية والاقتصادية التي اجتاحت المنطقة ، والتي استقرت بظهور السعودية على الخريطة السياسية ١٩٣٢م ، والذي انعكست آثاره على نمو هذه الموانىء وتطورها السريع .

والاحصاءات المتوفرة[٢٠] توضح أن ميناء الدمام مازال يحتل المركز الثاني بين الموانىء السعودية من حيث استقبال السفن إذ خصه ٣١ ٪ واحتلت جدة المركز الأول ٥٦ ٪ وينبع استحوذت على ٨,٥ ٪ وجيزان ٤,٥ ٪ من أعداد البواخر الواصلة .

وإذا نظر إلى مركز الموانىء السعودية الخليجية من المستوى القومي إلى مستوى حوض الخليج العربي ، فإننا نجدها تحتل مركزاً مميزاً وهذا ما يوضحه جدول (٨) والذي يظهر أن ميناء

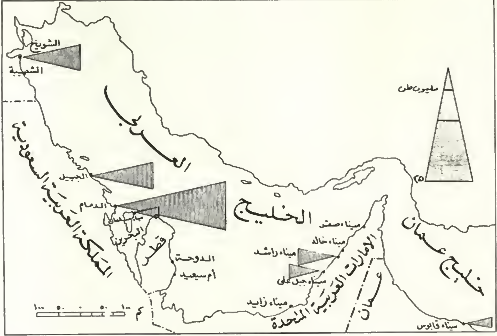
(جدول ٨)
مركز الموانىء السعودية بين أهم موانىء حوض الخليج العربي
من حيث حجم البضائع وعدد الأرصفة

الميناء	المرتبة	حجم التفريغ السنوي (مليون طن)	عدد الأرصفة	متوسط طاقة التفريغ للرصيف (الف طن)
الدمام	١	٢٢,٦٠٠	٤٠	٥٦٥
الجبيل	٢	٧,—	٣٢	٢١٨
ميناء جبل علي «دبي»	٧	١,٣٣٢	٦٦	٢٠
ميناء راشد «دبي»	٥	٢,٨٢٩	٣٥	٨٠
ميناء سلمان	٦	١,١١١	١٦	٦٩
ميناء الشويخ	٣	٦,٥٩٦	١٨	٣٦٦
ميناء قابوس	٤	١,١١١	٩	١٢٣
		٤٢,٥٧٩	٢١٦	١٩٧

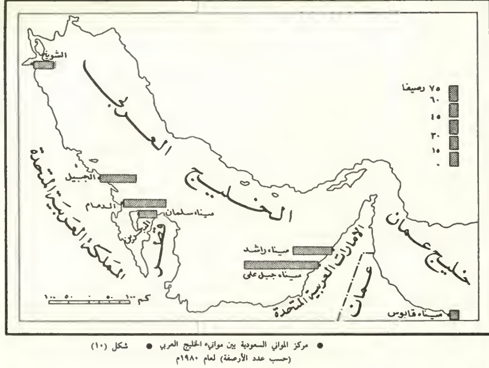
الدمام يأتي في المقدمة من حيث عدد الأرصفة (٤٠ رصيفاً) وحجم البضائع المفرغة ومتوسط طاقة التفريغ . وهذا ينطبق على ميناء الجبيل الذي احتل المركز الثاني. شكل (٩، ١٠).

ولوحظ أن جميع الموانىء السعودية الخليجية سجلت حوالي ٧٠ ٪ من حجم التفريغ السنوي لمواني الخليج العربي الغربية لعام ١٩٨٣ حيث سجلت الدمام وحدها ٥٣,١ ٪ كذلك بالنسبة للأرصفة، استحوذت الموانىء السعودية الخليجية على ٧٢ رصيفاً ، وهو ما يعادل ٣٣,٣ ٪ من إجمالي أرصفة موانىء الخليج العربية ، نصيب ميناء الدمام منها حوالي ١٨,٥ ٪ من جملة أرصفة موانىء الخليج العربية .

وبالنسبة لمتوسط طاقة تفريغ الرصيف الواحد يحتل ميناء الدمام المركز الأول ، يليه ميناء الشويخ ــ الكويت ، والجبيل في المركز الثالث وهي تعادل مرة ونصف طاقة ميناء الشويخ ، وسبعة مرات متوسط ميناء راشد ، وتزيد على ثمان وعشرين مرة لمتوسط طاقة أرصفة ميناء جبيل على التي تقدر بـ ٦٦ رصيفاً .



● مركز الموانئ السعودية بين موانيء الخليج العربي ● شكل (٩)
حسب حجم التفريغ السنوي لعام ١٩٨٠م



● مركز الموانئ السعودية بين موانيء الخليج العربي ● شكل (١٠)
(حسب عدد الأرصفة) لعام ١٩٨٠م

وعلى أساس متوسط عدد السفن القادمة للتفريغ فقد استحوذ ميناء الدمام وحده على ٢٣ ٪ من إجمالي عدد السفن القادمة إلى موانىء الخليج العربية والتي تقدر بـ ١٠٩٨٩ سفينة[٢١] وهذا مؤشر على ضخامة مشاريع التنمية التي تنفذ في ظهير الميناء المجاور والبعيد على امتداد الأراضي السعودية .

نتائج الدراسة :

أوضحت الدراسة ، وجود ارتباط قوي بين طبيعة الساحل الشرقي السعودي ــ ونشأة الموانىء عليه ، حيث كان للظروف الطبيعية المختلفة والسائدة في المنطقة أثر في بروز بعض الظاهرات الطبيعية المميزة للساحل ، والتي كان من أهمها ، اكتشاف العدد الكبير من الرؤوس والدوحات (الخلجان) والجزر القريبة من الساحل والمتميزة بالحماية الطبيعية من الرياح والأمواج ، وبالعمق النسبي ، أن تكون النواة الأولى للموانىء الحالية والتي كانت تعرف بالمرافىء الطبيعية Natural Harbours وهي منتشرة على خط الساحل السعودي الشرقي البالغ طوله ٥٣٠ كم .

واعتبارات الموقع والتجارة ــ والظهير الاقتصادي (البترولي ــ الزراعي) أدت إلى بروز أهمية بعض هذه المرافىء الطبيعية على هذا الساحل وتحولها إلى موانىء Ports ذات وظائف متعددة لخدمة المنطقة ومن أهمها الدمام ــ رأس تنورة ــ الخفجي ، السفانية ، الجبيل.

وأظهرت الدراسة أن التغير والتنمية التي حظيت بها الموانىء السعودية الخليجية خلال النصف الثاني من القرن العشرين يقف وراءها استثمار البيئة المجاورة لهذه الموانىء ، والتي اعتمدت على المقومات الجغرافية للبيئة المحلية بشقيها الطبيعي والبشري ، والتي كان البعض منها سبباً وراء الصورة الحالية التي وصلت إليها هذه الموانىء ، والتي يمكن إجمالها في المقومات التالية :

١ ــ **اقتصاديات الظهير المجاور** ــ والذي تضم أراضيه حقول النفط السعودية التي تنتج حوالي ٩,٨ مليون برميل (١٩٨١م) وهو ما يعادل ١٧,٥ ٪ من جملة الانتاج العالمي وحوالي ثلاث مرات ونصف من إنتاج دول الخليج مجتمعة (٢,٨ مليون برميل ، وتستحوذ على حوالي ٢٤ ٪[٢٢] من الاحتياطي العالمي للبترول الأمر الذي جعل لهذه المنطقة أهمية استراتيجية على المستوى العالمي، سواء في الانتاج أو في الاحتياطي المؤكد من البترول. وقد ترتب على وجود

النفط في هذه المنطقة ، ومنذ اكتشافه ١٩٣٨م ودخوله الأسواق العالمية ، الاهتمام من قبل الجهات المختصة لاختيار بعض المرافىء الطبيعية المنتشرة على الساحل ، وتطويرها لتصبح موانىء ذات وظائف مختلفة تخدم الظهير المجاور ، وكان من نتائج برامج تطوير وتنمية الموانىء والتي بدىء فيها منذ أوائل الخمسينات الميلادية ، ظهور «ميناء الدمام» التجاري لتلبية احتياجات خطط التنمية على المستوى المحلي والقومي ، والتي تطلبت ربطه بوسط البلاد بخط سكة حديد متصلة بمدينة الرياض العاصمة .

أما تصدير البترول فكان يقف وراء ظهور مواني رأس تنورة والخفجي والسفانية . . . الخ ، والاتجاه نحو تنويع القاعدة الاقتصادية أدى إلى ظهور ميناء الجبيل الصناعي في أوائل السبعينات ليكون أحد طرفي المجمع الصناعي الكبير الذي يوجد طرفه الآخر في الساحل الغربي بميناء ينبع الصناعي. شكل (٧) .

أما المرافىء الطبيعية الصغيرة والواقعة في القسم الجنوبي من الساحل ، فنتيجة لموقعها في مناطق تميزت بضعف ظهيرها سكانياً واقتصادياً ، تأخر تطويرها على الرغم من أهميتها التاريخية.

٢ ــ وعلى الرغم من قسوة المناخ الصحراوي في المنطقة، وقلة الموارد المائية، إلا أنه يمكن القول ، بعد التقدم التكنولوجي ، بتلاشي تأثير هذه العقبة ، وخاصة عندما قامت الجهات المختصة ببناء مجموعة من محطات تحلية مياه البحر والتي كانت عاملاً مشجعاً على تطوير وتنمية هذه الموانىء ومراكزها العمرانية ، وأدت إلى قيام مشاريع اقتصادية مختلفة، كانت عامل جذب للسكان إلى مراكز الموانىء العمرانية بأعداد كبيرة .

٣ ــ والتنمية الاقتصادية لهذه الموانىء واستمارها توقف على سهولة المواصلات وصعوبتها، حيث أمكن ربطها بمعظم مدن الداخل السعودية، ومشكلة عدم توفر الطرق كانت سبباً في شل حركة المنطقة اقتصادياً وحضارياً ، وكانت وراء تخلف الموانىء وانعزالها ، وضعف تأثيرها على المناطق المجاورة. وتكاملت مواصلاتها البرية بإنشاء سكة حديد الدمام ــ الرياض في منتصف الخمسينات ، حيث كان لذلك انعكاساته بالنسبة لوظائف هذه الموانىء وتحويلها إلى وظائف مرتبطة بمزايا موقعها الجغرافي وليس مجرد وظائف معتمدة على موارد مالية من خارج المنطقة .

وأخيراً نتسائل ماهو المستقبل الذي ينتظر هذه الموانيء ؟

أوضحنا في الصفحات السابقة أن اقتصاديات الظهير المجاور سواء كانت البترولية أو الزراعية ، أو تلبية احتياجات مشروعات التنمية المحلية أو القومية تقف وراء تنمية وتطوير مرانيء الساحل الشرقي «فالدمام» استقطبت كل الأهمية في مشروعات التنمية الاقتصادية بالنسبة للموانيء ، وينافسه في هذا المجال «ميناء الجبيل» نتيجة للقرار السياسي الذي جعل منها مركزاً للصناعات القائمة على البترول ومشتقاته ، وجعل من رأس تنورة والسفانية والخفجي موانيء لتصدير البترول ـ ونتيجة لتركز مشروعات التنمية والتطوير في موانيء القسم الشمالي والأوسط من الساحل الشرقي ومراكزه العمرانية ، بقيت الأجزاء الجنوبية من الساحل من جنوب الخبر حتى دوحة سلوى مهملة مما أفرغها من سكانها وعدم الاهتمام بتطوير موانيها الصغيرة للاعتقاد بعدم جدواها اقتصادياً في الوقت الحاضر ، لارتباطها بالظهير المجاور والذي يتوقف تطويره وتنميته على قرار سياسي بموجبه يتم وضع خطة تنمية للمنطقة ، يكون من أهدافها توجيه بعض مشاريع التنمية الاقتصادية إلى بعض موانيء الخليج السعودية الصغيرة وفي مقدمتها «العقير» .

وعن السؤال الذي يفرض نفسه ولا شك وهو ما مستقبل هذه الموانيء ؟ نجيب بالآتي :

بعد نفاد مخزون البترول من الظهير المجاور والذى يقدر بما يزيد على المائة عام؟. في ظل استمرارية الاعتماد على البترول وحده كقاعدة اقتصادية دون النظر إلى تطوير الأنشطة الأخرى يمكـن القول: إن مصير هذه الموانيء ما عدا ميناء الدمام التجارى سيؤل إلى المصير الذى لاقته مدن التعدين وموانيها في الكثير من مناطق العالم حيث تلاشت وأصبحت مراكز مهجورة بعد توقف الحياة فيها ، مالم تتدارك الجهات المختصة صاحبة القرار السياسى ذلك ـ وتقوم بوضع سياسة جديدة لتنمية الساحل وموانيه إقليميا معتمدة على عدة موتكزات من أهمها :

١ ـ وضع خطة للتنمية الاقتصادية من أهدافها تحويل المنطقة المجاورة لهذه الموانيء من منطقة استهلاكية إلى منطقة انتاجية ، معتمدة على استثمار الظهير المجاور (غيرالبترول) مع التركيز على الرعوى والزراعي والسياحي استثماراً جدياً يمكن لهذه الموانيء ومراكزها العمرانية من الاستمرار والبقاء .

٢ ــ إقامة مراكز صناعية في الموانيء الصغيرة وخاصة التى تمارس وظيفة تصدير البترول ، وذلك بقيام الدولة بتوجيه بعض مشروعات التنمية لهذه الموانيء ، لتكون عامل جذب للسكان ومن أهم الصناعات التي يمكن توطيدها في هذه الموانيء :

أ ــ صيد الأسماك وتعليبها وتجميدها للتصدير ويقترح توطيدها في «الخفجي» على مقربة من المصايد الشمالية ــ وفي «العقير» بجوار المصايد الجنوبية .

ب ــ صناعة بناء السفن على اختلاف أنواعها ــ وتتخذ القطيف مرفأً لها لكونه قريباً من الدمام الذي يقف عقبة أمام تحويله الى ميناء تجارى .

جـ ــ التوسع في الصناعات البترولية في ميناء الجبيل .

وخلاصة القول إن استخدام القرارات الحكومية لتوجيه مشاريع تنموية جديدة الى الموانيء السعودية الخليجية لإعطائها وظائف جديدة إلى جانب تصدير البترول والاستيراد التجارى ، سيساعد على توطن أنشطة اقتصادية جديدة في هذه الموانيء ، الأمر الذى يؤدى الى استمرارية بقائها كموانيء ومراكز عمرانية حتى بعد تلاشى أهمية البترول وتدني صادراته إلى العالم الصناعي .

الهوامش :

١ ــ الرويثي ، محمد أحمد : الموانئ السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، الرياض ، ١٩٨٤م ، ص ٢٩ .

٢ ــ Arabian Peninsula, Scale 1:2,000,000 Interior Geol. Survey, Washington, D.C. 10049, 1967.

٣ ــ وزارة المالية والاقتصاد الوطني : مصلحة الاحصاءات العامة ، الكتاب الاحصائي السنوي ، العدد السادي عشر ١٩٨٠م .

٤ ــ متول ، محمد وأبو العلا محمود : جغرافية الخليج ، مكتبة الفلاح ، الكويت ١٩٨٢م ، ص ١٢ .

٥ ــ الرويثي ، محمد أحمد : الموانئ السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، الرياض ١٩٨٤م ، ص ٤٨ .

٦ ــ Steineke, M. Harriss, T.F., Parsons, K.R. and Berg, E.L., Geographic Map of the Western Arabian Gulf Quadrangle, GM 208B. Jiddah, 1977.

٧ ــ الجدول من اعداد الباحث ، معتمدا على الخريطة الجغرافية للمملكة ، والتعداد العام للسكان لعام ١٩٧٤م .

٨ ــ الجدول من اعداد الباحث .

٩ ــ العرا ، طه عثمان : ظاهرة السنجات في المملكة العربية السعودية ، مجلة الدارة ، دارة الملك عبد العزيز ، السنة الثالثة ، العدد الرابع ، صفر ١٣٩٨هـ يناير ١٩٧٨م ، ١٣٢ .

١٠ ــ استخلصت وحسبت جميع الأرقام من منشورات مصلحة الأرصاد الجوية بوزارة الدفاع ، الفترة ١٩٧٦/١٩٨٤م .

١١ـ وزارة الزراعة : قسم الهيدرولوجيا ـ التقرير السنوى لعام ١٩٨٠م .
١٢ـ الجدول من اعداد الباحث ، والأرقام مصدرها خطة التنمية الثالثة ١٩٨٠/١٩٨٥م .
١٣ـ شاكر ، محمود : شبه جزيرة العرب ، ج ٤ ، المكتب الاسلامي ، بيروت ، ١٩٨١م ، ص ٢٨ .
١٤ـ المانع ، محمد : توحيد المملكة العربية السعودية ، ترجمة عبدالله العثيمين ، ١٩٨٢ ، ص ٩ ، ١٨ .
١٥ـ الرويثي ، محمد أحمد : المواني السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، الرياض ١٩٨٤م ، ص ٤٨ .
١٦ـ Weigend. G.G. Some Elements in Study of Ports Geography, Geog. Rev., April, 1958, PP. 185-200.
١٧ـ خطة التنمية الثانية ، مرجع سبق ذكره ص ٦٣٨ .
١٨ـ المؤسسة العامة لخطوط حديد المملكة العربية السعودية «ميناء الدمام» ١٩٧٥م ، ص ٢٣ .
١٩ـ النسب من حساب الباحث ، والأرقام مصدرها وزارة المالية والاقتصاد الوطني ، مصلحة الاحصاءات العامة ، احصاءات التجارة الخارجية للسنوات ١٩٧٦/١٩٨٣م .
٢٠ـ المؤسسة العامة للمواني : الاحصاءات السنوية ١٤٠٣هـ ، الرياض .
٢١ـ مكي ، ابراهيم : تطور نظام نقل متكامل من مواني الخليج العربية ، بحث مقدم للمؤتمر الثالث للمواني العربية ، الرياض ١٩٨٢م ، ٨ ، ٩ .
٢٢ـ وزارة البترول والثروة المعدنية، النشرة الاحصائية البترولية، العدد (١٢) ١٩٨١ .

الخريطة الجغرافية للقسم الشرقي من السعودية — شكل (١)

الطاقة الانتاجية اليومية لمحطات تحلية المياه على الساحل الشرقي السعودي — شكل (٢)

تصنيف الموانئ السعودية على الخليج العربي حسب الوظيفة — شكل (٣)

المظاهر الجغرافية ـ لميناء الدمام — شكل (٤)

المظاهر الجغرافية لميناء الجبيل — شكل (٥)

تطور طاقة التفريغ في مواني الخليج الفترة ١٩٧٨ ـ ١٩٨٣م — شكل (٦)

الظهير الاقتصادي (البترولي) للمواني السعودية على الخليج العربي — شكل (٧)

أقاليم الظهير للمواني السعودية — شكل (٨)

مركز المواني السعودية بين مواني الخليج العربي حسب حجم التفريغ السنوي لعام ١٩٨٠م — شكل (٩)

مركز المواني السعودية بين مواني الخليج العربي (حسب عدد الأرصفة) لعام ١٩٨٠م — شكل (١٠)